

1949, blz. 180-208

DE ORGANISATIE EN DE KONVOOIERING VAN DE KOOPVAARDIJVLOOT OP HET EINDE VAN DE REGERING VAN KAREL V

BIJDRAGE TOT DE GESCHIEDENIS VAN DE SCHEEPVAART EN DE
ADMIRALITEIT

DOOR

J. CRAEYBECKX

De XVIde eeuwse maritieme geschiedenis is nog onvoldoende bekend. Deze vaststelling geldt zowel de kennis van de ontwikkeling van het schip als dusdanig als de geschiedenis van de scheepvaart in haar geheel.

Dat sinds het einde van de XVde eeuw — men denke slechts aan de ontdekking van Amerika — ook de verkeerseconomie een versnelde evolutie heeft doorgemaakt, staat vast. Hoewel de opkomende wereldeconomie, gezien de XVIde eeuwse verhoudingen, slechts de betekenis had van een verre prefiguratie van wat men thans onder dit begrip verstaat, toch kan men zich haar niet indenken zonder een gelijktijdige uitbreiding van de scheepvaart. Inderdaad bood deze laatste meer ontwikkelingsmogelijkheden dan het verkeer over land, dat minder voor technische verbeteringen vatbaar was. Ook op het gebied van de scheepsbouw was de XVIde eeuw een periode van experimenteren. Gestreefd werd naar een vermeerdering van de tonnemaat. Men weet dat bij het begin der eeuw al te stoutmoedige proefnemingen in deze zin, o.m. in Frankrijk en Engeland, jammerlijk mislukt zijn.

Uit middeleeuwse vormen heeft het zeeschip zich ontwikkeld tot een type dat omstreeks 1600 voltooid was — het zogenaamde spiegelschip — en dat in de loop van de volgende eeuwen weinig fundamentele veranderingen zou ondergaan ¹⁾).

¹⁾ E. Van Konijnenburg, *L'Architecture navale depuis ses origines*, Brussel, z.d., 3 dln.

Een duidelijk beeld van deze evolutie, die zich in de loop van de XVIde eeuw voltrokken heeft, kan men zich aan de hand van de bestaande literatuur niet vormen. Nochtans vindt veel uit de latere zeegeschiedenis ongetwijfeld zijn oorsprong en verklaring in deze verwaarloosde periode.

Het is niet meer dan natuurlijk, dat de belangstelling van de Noordnederlandse historici, die zich met de geschiedenis van de vloot ingelaten hebben, in de eerste plaats naar de eeuw van Heyn, Tromp en de Ruyter gegaan is. Nog in 1933 stelde J. E. Elias in de geschiedschrijving betreffende de Nederlandse vlootbouw een hiaat vast van honderdvijftig jaar, strekkende van het begin der XVIde tot het midden van de XVIIde eeuw ¹⁾.

Dat de zeegeschiedenis tot op heden in België op een weinig systematische wijze beoefend werd is wellicht toe te schrijven aan de omstandigheid dat in de Zuidelijke Nederlanden de vloot — om redenen die hier niet nader hoeven omschreven te worden — in tegenstelling tot de andere omliggende landen, en inzonderheid de Republiek, nooit een tijdperk van waarachtig hoge bloei gekend heeft. Niettemin beschikt men voor de XVIde eeuw over een aantal werken en artikels, die ongetwijfeld heel wat nuttig materiaal bevatten ²⁾. De opsommingen van namen van schepen en kapiteins, steeds dezelfde, maken de lezer echter niet veel wijzer.

¹⁾ J. E. Elias, *De vlootbouw in Nederland, in de eerste helft der XVIIde eeuw*, 1596–1655, A'dam, 1933, in 8°. Inleiding, blz. IX.

²⁾ L. De Baecker, „Etude biographique sur Gérard van Meckeren, vice-amiral de Flandre sous Charles-Quint”, in *Annales de la société d'émulation*, 2e reeks, dl VI, Brugge, 1848, in 8°, blz. 313–398. E. Van Bruyssel, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique*, Brussel, 1861–'65, 3 dln in 8°. H. Malo, *Les corsaires Dunkerquois et Jean Bart*, Parijs, 1913, 2 dln. in 8°. C. Piot, „La diplomatie concernant les affaires maritimes des Pays-Bas vers le milieu du XVIe siècle, jusqu'à la trêve de Vaucelles”, in *Bulletins de l'Académie Royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique*, 2e reeks, dl XL, Brussel, 1875, in 8°, blz. 817–868.

Onder de publicaties van de laatste jaren: J. De Smet, „De krijgsvloot van de Staten van Vlaanderen in de zestiende en zeventiende eeuwen”, in *Handelingen van het genootschap voor Geschiedenis ... „Société d'Emulation”*, te Brugge, dl LXXXI (1938), Brugge, 1938, in 8°, blz. 1–26. In het bijzonder verdienen de aandacht: J. K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over de oorlog ter zee, Philips van Kleef als leermeester van Karel V*, A'dam, 1941, in 8°; R. Degryse, „De konvooiëring van de Vlaamsche visschersvloot in de 15de en de 16de eeuw”, in *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 's-Gravenhage-Antwerpen, 1948, in 8°, blz. 1–24.

Ten slotte bevatten ook de twee volgende werken nuttige aanduidingen: A. Henne, *Histoire du règne de Charles-Quint en Belgique*, Brussel, 1858–'60, 10 dln, in 8°. (vooral dl III) en J. A. Goris, *Etude sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567*, Leuven, 1925, in 8°.

Dat er op de primordiale vraag of Antwerpen gedurende haar bloeiperiode al dan niet over een aanzienlijke eigen handelsvloot beschikte nog geen bevredigend antwoord gegeven werd, toont voldoende aan hoe weinig de scheepvaartgeschiedenis in België gevorderd is ¹⁾.

Met de geschiedenis van de admiraliteit is het niet beter gesteld. Over de ontwikkeling van deze instelling worden weinig gefundeerde en tegenstrijdige meningen verkondigd. Met het oog op wat volgt is het wellicht niet overbodig in het kort de evolutie van het ambt van admiraal-generaal te schetsen. Vanzelfsprekend maakt dit overzicht op generlei volledigheid aanspraak en beperken wij ons tot enkele grote lijnen. Over de middeleeuwse oorsprong van het ambt van admiraal tast men zo goed als in het duister. Het blijkt dat in bepaalde omstandigheden de landsheren tijdelijke admiraals aanstelden. In de loop van de eerste helft van de XVde eeuw werd de in Vlaanderen permanent geworden admiraalsfunctie regelmatig aan leden van de hoge adel toevertrouwd. Omstreeks het midden van dezelfde eeuw creëerde Filips de Goede het ambt van admiraal-generaal van de zee van Vlaanderen, Artesië, het „Boulonnais”, Holland, Zeeland en Friesland. De voorheen in de onderscheiden gewesten reeds bestaande instellingen werden nu onder één hoofd geplaatst ²⁾. Dit

¹⁾ Het debat over deze kwestie werd gevoerd op basis van een ontoereikend bronnenmateriaal. Aan de hand van de bestaande wetenschappelijke literatuur over Antwerpen, die — zoals F. Blockmans terecht opmerkt — arm is, kan men moeilijk anders dan met H. Pirenne besluiten, dat de metropool in de XVIde eeuw geen noemenswaardige handelsvloot bezat (F. Blockmans, „Het „Wonderjaar” en het afsluiten van Antwerpen's „Gouden Eeuw”, overdruk uit *Backelmans ter cere*, Antwerpen, 1946, in 8°, blz. 7-8. H. Pirenne, *Histoire de Belgique*, dl III, Brussel, 1923, in 8°, blz. 271). Nochtans heeft A. Van Laar gepoogd te bewijzen dat Antwerpen in het bloeitijdvak en zelfs nog vroeger wél over een wezenlijke vloot beschikte (A. Van Laar, „De handelsvloot van Antwerpen in het bloeitijdvak”, in *Bijdragen tot de Geschiedenis*, XVIe jrg., Antwerpen, 1924, in 8°, blz. 25-40). O.i. laat het door hem aangewend materiaal enkel toe te besluiten dat, hoewel een bepaald aantal zeeschepen aan Antwerpse schippers en reders toebehoorde, deze vloot nochtans niet in evenredigheid was met de grote economische betekenis van de wereldmarkt, ja zelfs kwantitatief in de schaduw gesteld werd door deze van de meeste Hollandse havens, die in de vrachtaart betrokken waren. In zijn merkwaardig artikel neigt F. Blockmans over naar de opvatting van A. Van Laar, doch merkt op dat deze laatste de massieve bestaande documentatie nog niet wist te ontdekken (Fr. Blockmans, *op. cit.*, blz. 8, nota 4). Of dit nog ongebruikte materiaal een definitief antwoord zal brengen dient dus afgewacht. Bij de lectuur van het werk van Goris, die nochtans een groot aantal bronnen — zij het dan niet steeds met de gewenste zorg — verwerkt heeft, krijgt men hoegenaamd niet de indruk dat Antwerpen over een aanzienlijke eigen handelsvloot zou beschikt hebben (J. A. Goris, *op. cit.*).

²⁾ Zo zien J. Bolsée en J. K. Oudendijk de oorsprong van het ambt van admiraal-generaal. Deze verklaring lijkt inderdaad de meest voor de hand liggende (J. Bolsée-

betekent echter niet dat de admiraal-generaal er ook in geslaagd is zijn gezag in alle provincies te doen erkennen.

Zoals men weet nam Filips van Kleef, die in 1485 tot de waardigheid van admiraal verheven werd, de leiding van de opstand van Vlaanderen tegen Maximiliaan van Oostenrijk. Om deze reden werd hij in 1488 uit zijn functies ontheven en vervangen door Filips van Bourgondië-Beveren (1489) ¹⁾. Tot 1558, jaar waarin met de dood van Maximiliaan van Bourgondië-Beveren het huis dat opklimt tot Antonie van Bourgondië, de „Grote Bastaard”, uitstierf, zou het ambt van admiraal-generaal van vader op zoon aan leden van deze machtige familie overgaan. Door het huwelijk van Filips van Bourgondië met Anna van Borsele (1486) — sinds het begin van de XIIIde eeuw waren de Borseles, geslacht dat reeds twee admiraals had voortgebracht, heren van Veere — werd Veere bevestigd in zijn rol van vlootbasis en hoofdzetel van de admiraliteit ²⁾. De bevoegdheid van de admiraal werd in de ordonnantie van 8 Januari 1488 voor het eerst uitvoerig omschreven ³⁾. De rechtspraak over zeezaken, die vroeger uitgeoefend werd door de schepenbanken en de gewestelijke Raden, kwam nu in haar geheel aan de admiraal ⁴⁾. Alle vergrijpen, zo in

Inventaire des archives des conseils et sièges d'amirauté, in *Inventaires des archives de la Belgique*, publiés sous la direction de Joseph Cuvelier Inleiding, blz. 149. J. K. Oudendijk, *Een Bourgondisch ridder over den oorlog ter zee, Philips van Kleef als leermeester van Karel V*, Amsterdam, 1941, in 8°, blz. 44-45).

Voor de namen van de eerste admiraals uit de hoge adel, zie J. Denucé, *De Vlaamse en de Antwerpsche admiraliteit*, Brussel, 1944, in 8°. Blz. 16-17 (voorheen verschenen als artikel onder de titel: „De admiraliteit van de Schelde te Antwerpen, van de XVIe tot de XVIIIe eeuw”, in *Antwerpsch Archievenblad*, 2e reeks, jrg 7, blz. 289-313 en jrg 8, blz. 13-38, Antwerpen, 1932-'33, in 8°).

¹⁾ J. K. Oudendijk, *op. cit.*, blz. 44.

²⁾ J. Ermerins, *Eenige Zeeuwsche Oudheden*, dl III, *Behelzende de Heeren van Vere uit den Huize van Borsele*. Middelburg, 1786, in 8°, Stuk II, blz. 1-28. J. de Herckenrode, *Nobiliaire des Pays-Bas et du comté de Bourgogne*, dl I, Gent, 1865, in 8°, blz. 277.

J. C. De Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, dl I, 's-Gravenhage, 1833, in 8°, blz. 59 en 67.

Over de groeiende macht van de Borseles op Walcheren, zie o.m.: Z.W. Sneller, *Walcheren in de vijftiende Eeuw*, Utrecht, 1917, in 8°, blz. 71-72 en 75.

Over Filips van Bourgondië, zie L. M. Kooperberg, „Bourgondië (Philips van)” in *Nieuw Nederlandsch Biographisch Woordenboek*, dl VIII, Leiden, 1930 in 8°, kol. 205-210. Hij was een zoon van Antonie, de „Grote Bastaard”. Na zijn dood (1498) werd hij opgevolgd door Filips van Bourgondië-Blaton, hoogstwaarschijnlijk een broeder of neef van de eerste. In 1516 werd Filips van Bourgondië-Blaton bisschop van Utrecht en werd Adolf van Bourgondië, zoon van Filips van Bourgondië-Beveren en Anna van Borsele, tot de waardigheid van admiraal verheven.

³⁾ *Groot Placaet-boeck vervattende de placaten . . . van de Hoogh Mogende Heeren Staten Generael der Vereenighde Nederlanden*, dl IV. 's-Gravenhage, 1705, in f°, blz. 1208 en vlg.

⁴⁾ J. Bolsée, *op. cit.*, blz. 149.

tijd van vrede als gedurende oorlog bedreven op zee of op de stranden, tot waar de „grote vloed van Maart” reikt, vallen onder zijn bevoegdheid. Ook de handelsvloot is aan de jurisdictie van de admiraal onderworpen. Geschillen over vrachtprijs en lonen der bemanning worden door hem of zijn plaatsvervanger beslecht. Niemand mag oorlogsschepen uitrusten, tenzij met de toelating van de vorst en onder het toezicht van de admiraal. Zoals dit van oudsher het gebruik was heeft de admiraal recht op één tiende van alle op zee gemaakte prijzen. Hij alleen mag vrijgeleiden uitreiken. Alle schepen uit de Nederlanden moeten zijn banier voeren. De admiraal mag in gelijk welke localiteit een luitenant aanstellen en een raad oprichten, die in zijn naam over maritieme aangelegenheden recht zal spreken. De helft van de opbrengst van de boeten is bestemd voor de vorst, over het overige beschikt de admiraal. Tegen de uitspraak van de admiraliteitsraden is beroep bij de admiraal mogelijk. Bevestigt deze het vonnis, dan kan de zaak in hoogste instantie bij de vorst aanhangig gemaakt worden.

Uit deze ordonnantie, waarvan hier slechts enkele van de belangrijkste bepalingen werden samengevat, verschijnt de admiraal als een machtig en schier onafhankelijk personage, waarvan de rechten en plichten, zoals ze zich in het verleden ontwikkeld hadden, nu voor het eerst gecodificeerd werden.

Wij kunnen het dan ook niet eens zijn met H. Malo, die meent dat de admiraliteit reeds in 1488 tot een administratief lichaam herleid werd ¹⁾. Volgens hem werd met de oprichting van de admiraliteitsraden vooral een beperking van de autoriteit van de admiraal beoogd. Dit gaat niet op, aangezien de ordonnantie de admiraal vrij liet raden op te richten waar en wanneer het hem beliefte. Zij die daarin zitting hadden werden door hem zelf aangeesteld. Wij menen dat de bepalingen betreffende de admiraliteitsraden hun verklaring vinden in het groeiend belang van de scheepvaart en de oorlog ter zee, evenals in de behoefte aan een meer uniforme rechtspraak ²⁾.

¹⁾ H. Malo, *op. cit.*, dl I, blz. 70. Deze voorstelling werd door R. Degryse (*op. cit.*, blz. 10) overgenomen.

²⁾ Over de oprichting van de admiraliteitsraden en hun werking is weinig bekend. A. Goyaerts, oud-rijksarchivaris, die een aanvang gemaakt had met de geschiedenis der admiraliteit en die talrijke nota's over dit onderwerp heeft nagelaten (bewaard op het A.R. te Brussel onder nr 4149 van de „Manuscripts divers”), laat de admiraliteitszetel te Veere tot het einde der XVde eeuw opklimmen. J. C. De Jonge

De wereldpolitiek van Karel V, de voortdurende oorlogen tegen Frans I, de toenemende kaperij van Fransen, Engelsen en Schotten brachten met zich, dat steeds vaker oorlogsschepen ter beveiliging van de kust, de visvangst en de koopvaardij moesten uitgerust worden ¹⁾. Ook op het gebied van de scheepvaart, die met de dag ingewikkelder werd, zou het centraal gezag steeds vaker ingrijpen. Op het einde van de ambtsperiode van Adolf van Bourgondië-Beveren ²⁾, die in 1516 verheven werd tot het ambt van admiraal, werd een streven naar meer rationalisatie op scheepvaartgebied duidelijk waarneembaar. Telkens wanneer de vorst, tegen de sleur van de overgeleverde instellingen in, de invloed van het centraal gezag wenste te doen toenemen, nam hij zijn toevlucht tot bijzondere commissarissen. In 1536 trad Cornelius Duplicius Scepperus (De Schepper), lid van de geheime raad, voor het eerst op als superintendent voor het uitrusten van een vloot tegen Denemarken ³⁾.

stelde vast dat de baljuw van Veere, bij afwezigheid van de admiraal, als voorzitter optrad terwijl de stadssecretaris als griffier fungeerde (*op. cit.*, dl I, blz. 61). Uit de nota's van A. Govaerts blijkt dat de admiraliteitszetel van Duinkerken onmiddellijk na het bestand van Bomy (1537) opgericht werd. Steeds volgens dezelfde was de Raad van Duinkerken in 1549 reeds meer dan een eenvoudig prijzenhof. Op het A.R. te Brussel (Papiers d'état et de l'audience, nr 1578 (53)) vonden wij een brief van 24 November 1549, gericht aan de „vysadmiral et ceulx du conseil de l'admirauté en Flandres a Dunckerke”. Inderdaad was Duinkerken op dit ogenblik reeds geruime tijd de zetel van de vice admiraal van Vlaanderen, Antoine de Briarde (Cfr. L. De Baecker, *op. cit.*, blz. 356), die na zijn dood (1553) door Geeraard van Meckeren opgevolgd werd. Deze laatste had zich sinds 1527 in de oorlog ter zee onderscheiden (L. De Baecker, *op. cit.*).

¹⁾ R. Degryse, *op. cit.*, blz. 11-12. J. Denucé, *op. cit.*, blz. 19. J. Ermerins, *op. cit.*, dl III, stuk 2, blz. 36-60. L. De Baecker, *op. cit.* H. Malo, *op. cit.*, dl I. E. Van Bruyssel, *op. cit.*, dln II en III. Voor het uitrusten van een kleine vloot door de Vier Leden van Vlaanderen in 1537-'38 en 1542-'44, ter bescherming van de visvangst en ook met het oog op eigen kaapvaart, zie J. De Smet, *op. cit.*, blz. 1-3 en Koninklijke Bibliotheek te Brussel, handschrift nr 16.838, f° 20 en vlg.

²⁾ Over hem: J. Ermerins, *op. cit.*, dl III, stuk 2, blz. 28-64. L. M. Kooperberg, „Bourgondië (Adolf van)” in *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek*, dl. VIII, Leiden, 1930 in 8°, kol. 189-194.

³⁾ L. De Baecker, *op. cit.*, blz. 339. De bekende humanist en diplomaat Scepperus (1550-1555) — dezelfde die in 1533 en 1535 door Karel V met een gezantschap naar Soliman II belast werd — kreeg na 1535 alle kwesties in verband met de verdediging van het land en de openbare werken onder zijn bevoegdheid (J. J. De Smet, „De Schepper” (Cornelie Duplicius) in *Biographie Nationale*, dl. V, Brussel, 1876 in 8°, Kol. 709-718. Ch. Piot, *op. cit.*, blz. 822).

De superintendent voor het uitrusten van een oorlogsvloot was belast met de aankoop en het huren van schepen, de aankoop van munitie en levensmiddelen, de aanmonstering, de boekhouding enz. Kortom niets geschiedde zonder zijn tussenkomst (A. Henne, *op. cit.*, dl III, blz. 223, volgens een uittreksel uit een niet nader gespecificeerde ordonnantie van Filips II). Dat Scepperus reeds voor al deze kwesties bevoegd was, zal verder blijken.

Hij bleef tot aan zijn dood (1555) de grote specialist voor maritieme aangelegenheden. De uitgebreide bevoegdheid van de superintendent tastte zo niet in rechte dan toch in feite de autoriteit aan van de admiraal.

Sinds geruime tijd overwoog Karel V een hervorming van de admiraliteit. Voor zijn vertrek naar Spanje in 1522 had hij opdracht gegeven de admiraliteitswetgevingen van Frankrijk, Engeland, Spanje en ook de ordonnantie van 1488 aan een onderzoek te onderwerpen, dit met het oog op het uitwerken van een maritieme wetgeving, die aan alle vereisten zou voldoen ¹⁾. De ordonnantie van 27 December 1540 was een eerste stap in die zin. Hoewel veel bepalingen uit de ordonnantie van 1488 letterlijk overgenomen werden, werd nu toch voor het eerst de bevoegdheid van de admiraal gevoelig beperkt. De jurisdictie over de handelsvloot werd hem ontnomen en hij behield slechts de criminele rechtspraak over op oorlogsschepen bedreven vergrijpen. Kaperbrieven en vrijgeleiden zouden voortaan door de vorst afgeleverd worden. De admiraal mocht enkel aan vrijgelaten krijgsgevangenen nog paspoorten uitreiken. Benevens het paviljoen van de admiraal moesten de schepen nu ook dat van de vorst voeren. Onmiddellijk beroep op de vorst of zijn Grote Raad te Mechelen was voortaan mogelijk ²⁾.

Kortom, de verambtelijking van de functie van admiraal-generaal werd met de ordonnantie van 1540 definitief ingeluid. Men ging echter nog niet onmiddellijk tot de publicatie over. In 1541 verzocht Maria van Hongarije de nieuwe admiraal Maximiliaan van Bourgondië-Beveren ³⁾, die Adolf in 1540 was opgevolgd, haar te laten weten welke rechten zijn vader op het gebied van de vrijgeleiden en de paspoorten uitgeoefend had en dit, zo heette het, met het oog op de uitvaardiging van de nieuwe ordonnantie ⁴⁾. Deze was echter op dit ogenblik reeds kant en klaar. Zekere vormen werden in acht genomen, omdat het centraal gezag on-

¹⁾ A. Henne, *op. cit.*, dl III, blz. 31-32.

²⁾ *Groot Placaet-boeck*, *op. cit.*, dl IV, blz. 1215-1219. *Recueil des anciennes ordonnances de la Belgique. Ordonnances des Pays-Bas sous le règne de Charles-Quint (1506-1555)*. Tweede reeks, Brussel, 1893-1922, 6 dln. in f°, dl VI, blz. 270-273, Franse tekst.

³⁾ Over hem, zie J. Ermerins, *op. cit.*, dl III, stuk II, blz. 70-113. L. M. Koopberg, „Bourgondië (Maximiliaan van)” in *Nieuw Nederlandsch biografisch Woordenboek*, dl VIII, Leiden, 1930, in 8°, kol. 201-205.

⁴⁾ A. R. te Brussel, *Papiers d'état et de l'audience*, nr 1578 (53). Brief van 6 Mei 1541.

orden
1540

getwijfeld een zo invloedrijk geslacht als dat van Bourgondlë-Beveren niet nodeloos wenste te ontstemmen. Eigenaardig mag het heten dat Filips II van de dood van Maximiliaan van Bourgondië (4 Juni 1558), die geen erfgenamen naliet, geen gebruik gemaakt heeft om de politiek, die door Karel V ingehuldigd werd, verder door te drijven. Inderdaad werd op 8 Augustus 1559 de ordonnantie van 1540 zonder meer opnieuw uitgevaardigd ¹⁾. Tegelijkertijd werd Filips van Montmorency, graaf van Hoorn, als admiraal-generaal aangesteld. Over zijn ambtsperiode is weinig bekend. Men weet dat Hoorn toestemming vroeg de hoofdzetel van de admiraliteit van Veere naar Gent over te brengen en tevens twee leden van de Raad van Vlaanderen te mogen aanstellen om in de admiraliteitsraad zitting te nemen. Dit werd hem op 25 Augustus 1560 ook toegestaan ²⁾.

Govaerts schrijft deze overplaatsing toe aan het feit, dat er te Gent bekwamer juristen bij de hand waren dan te Veere, dat volgens hem niet veel meer was dan een verloren uithoek ³⁾. Dat Veere sinds lang reeds de best toegeruste krijgshaven uit de Nederlanden was, valt echter niet te betwijfelen, zodat Hoorn's besluit ons eerder vreemd doet opkijken. Wij menen dat de verklaring moet gezocht worden in een oud conflict tussen de admiraal en Holland, dat steeds geweigerd had het gezag van de eerstgenoemde te erkennen. De Hollandse zeesteden, met hun opkomende vrachtvaart, streefden ook op scheepvaartgebied een zo groot mogelijke autonomie na. Volgens hen kwam het gezag over al wat met de scheepvaart in verband stond toe aan de stadhouder, die als kapitein-generaal ook het zeewezen onder zijn bevoegdheid had. In werkelijkheid lieten de stadhouders het beheer over de vloot aan de magistraat van de steden over ⁴⁾. Telkens als er een gemeenschappelijke onderneming van enige omvang op touw gezet werd, laaide de oude twist over het admiraalschap weer op ⁵⁾. Deze toestand was vooral nadelig voor de vorst. Karel V loste de moeilijkheden tijdelijk op door Maximiliaan van Bourgondië in 1547 tot de waardigheid van stadhouder van Hol-

¹⁾ A.R. te Brussel, zelfde reeks, nr 1161, f° 153-157.

²⁾ A.R., zelfde reeks, nr 1578 (53).

³⁾ A. Goovaerts, nota's, omslag, „Gand”.

⁴⁾ J. C. De Jonge, *op. cit.*, dl I, blz. 67-77.

⁵⁾ J. Ermerins, *op. cit.*, dl III, st. 2, blz. 53-58 en blz. 82.

land en Zeeland te verheffen ¹⁾. Het gevolg was dat men in Holland, meer nog dan te voren, het stadhouderschap en de functie van admiraal als onafscheidbaar beschouwde. Na de dood van Maximiliaan werden de ambten opnieuw gesplitst. Inderdaad werd Willem van Oranje in 1559 stadhouder van Holland en Zeeland. Holland weigerde Hoorn als admiraal te ontvangen ²⁾. De admiraals-generaal uit het huis van Bourgondië-Beveren hadden hun betrekkelijke invloed — die overigens in Zeeland steeds het sterkst was geweest — te danken aan de omstandigheid dat zij heren waren van Veere en Vlissingen. Hoorn had in Zeeland geen bezittingen waarop hij kon steunen. Meer nog dan te voren werd het gezag van de admiraal, dat in principe toch in alle gewesten moest geëerbiedigd worden, een fictie. O.i. moet de overplaatsing naar Gent van de hoofdzetel der admiraliteit in het licht van deze evolutie gezien worden. In 1568, jaar van de terechtstelling van Hoorn, werd Maximiliaan van Hennin, graaf van Boussu, admiraal ³⁾. Hij droeg de titel tot 1580 en was de laatste admiraal-generaal wiens ambtsgebied, althans theoretisch, het geheel der Nederlanden omvatte ⁴⁾. Na de scheiding bleef in het Noorden de hoge waardigheid van admiraal verbonden aan het stadhouderschap van Holland en Zeeland. In de Zuidelijke Nederlanden werd de admiraal een bezoldigd ambtenaar ⁴⁾.

Vermelden wij ten slotte nog de vice-admiraals uit het huis van Bourgondië-Wacken. Antonie van Bourgondië, de „Grote Bastaard”, had op zijn beurt een bastaardzoon, Antoon van Bourgondië. De afstammelingen van deze laatste bekleedden na de admiraal-generaal regelmatig de hoogste posten in de marine ⁵⁾. Adolf van Bourgondië-Wacken, heer van Capelle, had na 1547 — in dit jaar werd Maximiliaan van Bourgondië-Beveren stadhouder van Holland, Zeeland en Utrecht — als hoogste lui-

¹⁾ L. M. Kooperberg, „Bourgondië (Maximiliaan van)”, *op. cit.*, kol. 203.

²⁾ J. C. De Jonge, *op. cit.*, dl I, p. 69. In 1565 kwam er een accoord tussen de Staten van Holland en Hoorn tot stand. Hoorn erkende de onafhankelijkheid van Holland inzake het zeewezen. De rechtspraak bleef definitief in handen van de schepenenbanken en het Hof van Holland (J. E. Elias, „Schetsen uit de Geschiedenis van ons Zeewezen”, in *Bijdragen voor vaderlandsche Geschiedenis en Oudheidkunde*, Reeks V, dl. 3, 's-Gravenhage, 1915, in 8°, blz. 213).

³⁾ J. Denucé, *op. cit.*, blz. 21.

⁴⁾ J. Bolsée, *op. cit.*, blz. 169.

⁵⁾ J. S. de Herckenrode, *op. cit.*, dl I, blz. 282. M. F. Lantsheer en F. Nagtglas, *Zelandia illustrata*, Middelburg, 1879, 2 dln. in 8°. Dl. I, blz. 105.

tenant van de admiraal-generaal, praktisch alleen het beleid over de vloot in handen. In samenwerking met en volgens de instructies van Scepperus organiseerde hij van Veere uit de oorlogsvloot, waarover hij ook op zee het opperste gezag voerde ¹⁾. In de bescheiden betreffende de vloot komt zijn naam in deze periode vaker voor dan die van Maximiliaan van Bourgondië-Beveren. De admiraal-generaal en zijn plaatsvervanger worden door de meeste auteurs hopeloos met elkaar verward: Nu eens verwacht men de vice-admiraal met de in 1540 overleden Adolf van Bourgondië-Beveren, dan weer wordt hij voorgesteld als „admiraal” of „gouverneur van Zeeland” of beide samen ²⁾. Men verlieze niet uit het oog dat de term „admiraal” voor twee interpretaties vatbaar is. Uit het tekstverband moet blijken of het hoofd van de instelling der admiraliteit ofwel de opperste militaire gezagvoerder over een wel bepaalde oorlogsvloot bedoeld wordt. Het een sluit het ander niet uit; meer dan eens werd de vloot door de admiraal-generaal zelf aangevoerd. Vice-admiraal werd geheten al wie het bevel over een onderafdeling van de oorlogsvloot voerde. Kapiteins als Geeraard van Meckeren, Adolf van Haemstede, Jan de Croesere, Antoon de Leu en anderen traden herhaaldelijk op als vice- admiraal. Zij waren het enkel voor de vloot op zee ³⁾. Het was een tijdelijke functie, geen titel. Pas in 1553 verwierf Geeraard van Meckeren de titel van vice-admiraal van Vlaanderen; d.w.z. dat hij in dit gewest, overeenkomstig de bepalingen uit de ordonnantie van 1488, de plaatsvervanger werd van de admiraal-generaal ⁴⁾.

Wij hadden reeds de gelegenheid er op te wijzen dat Karel V doelbewust een hervorming van het zeewezen nastreefde. De ordonnantie van 1540 op de admiraliteit was slechts een eerste stap geweest. Gedurende de ambtsperiode van Maximiliaan van Bourgondië-Beveren stond de vloot voor een ongemeen zware opgaaf. Na 1544 nam de kaperij van de Schotten en Engelsen, in-

¹⁾ Adolf van Bourgondië overleed op 22 Mei 1568. Hij werd als vice- admiraal door zijn broeder Antoon van Bourgondië, heer van Wacken en Capelle opgevolgd.

²⁾ Cfr.; F. Alvin, „Meckeren (Gérard van)”, in *Biographie nationale*, dl XIV. Brussel, 1898, 8°, kol. 211-216. M. F. Lantsheer en F. Nagtglas, *op. cit.*, dl I, blz. 105. J. S. de Herckenrode, *op. cit.*, dl I, blz. 282. H. G. Van Grol, *Het beheer van het Zeewesche Zeewesen, 1577-1587*, 's-Gravenhage, 1936, 8°. blz. 2. Piot, *op. cit.*, blz. 858.

³⁾ Zie A.R. te Brussel. Chambre des Comptes. Nr 26110, f° 15 ro. Nr. 26112, f° 12-14.

⁴⁾ Zie blz. 183 noot 2.

gevolge de internationale politieke verwickelingen, een onrustbarende uitbreiding. De koopvaardij en de zeevisserij der Nederlanden kregen het erg te verduren ¹⁾. Tegenmaatregelen drongen zich op. Van 1547 af werden er konvooschepen ter bescherming van de vissersvloot uitgerust. Met het oog hierop stemden de Staten toe in de heffing van lastgelden op de haring en een invoerrecht op de wijnen ²⁾. Of al deze maatregelen werkelijk afdoende waren valt te betwijfelen. Het staat echter vast dat het centraal gezag van de omstandigheden gebruik gemaakt heeft om grondig in te grijpen. Door de ordonnanties van 28 Januari 1550 en 19 Juli 1551 werd de handelsvloot voor het eerst aan een nauwkeurige reglementering onderworpen. Niettegenstaande er door het Antwerps schippersambacht tal van bezwaren geformuleerd werden tegen de „faulten ende gebreken” van het reeds in 1549 volledig uitgewerkte voorontwerp, toch verschilt de ordonnantie van 28 Januari 1550 slechts weinig van het eerste concept ³⁾. Ziehier enkele van de voor ons onderzoek meest belangrijke bepalingen:

De kooplieden en schippers uit de Nederlanden en uit Spanje, die per schip goederen van „weerden ... ende prysen” ⁴⁾ naar Frankrijk, Spanje, Portugal, de Canarische eilanden, Madeira, São Thome, de Middellandse Zeegebieden of naar Engeland, Ierland, de Scandinavische landen en de Oostzeegebieden voeren of doen voeren en die waren uit de genoemde landen wensen te importeren, moeten hun vaartuigen uitrusten overeenkomstig de bepalingen van de ordonnantie. Goederen met geringer waarde evenals levensmiddelen die vlug bederven mogen op om het even welke schepen in- en uitgevoerd worden. De vreemde kooplieden hoeven zich niet aan de voorschriften uit het plakkaat te

¹⁾ Ch. Piot, *op. cit.*, blz. 822-845.

²⁾ R. Degryse, *op. cit.*, blz. 16. H. Malo, *op. cit.*, dl I, blz. 88. E. Van Bruyssel, *op. cit.*, dl III, blz. 32.

³⁾ Voor het voorontwerp en de remonstrantie van het schippersambacht: S.A.A. (Stadsarchief van Antwerpen). Handel en Scheepvaart. Nr 5002. Stuk van 17 Juni 1549 en ander ongedateerd stuk. Voor de ordonnantie van 28 Januari 1550; R.O.P.B. (Recueil des ordonnances des Pays-Bas), *op. cit.*, 2e reeks, dl. VI, blz. 3-13; *Placcaet-boecken van Vlaenderen*, Gent en Antwerpen, 1639-1786, 13 dln. in f°, dl I, blz. 360-374; *Groot Placcaet-boeck*, *op. cit.*, dl IV, blz. 1219-1227. Voor de Franse tekst: D. Gernez, „L'ordonnance de Charles-Quint du 29 janvier 1549 sur la sécurité de la navigation en temps de guerre”, in *Mededelingen van de Akademie der Marine van België*, dl II, Antwerpen, 1940 in 8°, blz. 100-115.

⁴⁾ Deze worden in de ordonnantie opgesomd. R.O.P.B., dl VI, blz. 5.

onderwerpen, ook niet wanneer zij gebruik maken van vaartui-
gen uit de Nederlanden en uit Spanje (Art. I).

Schepen van minder dan veertig vaten ¹⁾ mogen geen deel nemen aan de vaart naar Frankrijk, Engeland en alle andere landen, West-, Noord- en Oostwaarts van de Nederlanden gelegen. Voor reizen naar alle gebieden ten Zuiden van Frankrijk komen voortaan uitsluitend vaartuigen van ten minste tachtig vaten in aanmerking (Art. II).

De ordonnantie bepaalt hoeveel weerbare mannen de schepen, in verhouding tot hun tonnemaat, aan boord moeten hebben (Art. III). De koopvaardijsschepen moeten naar gelang van hun grootte met een nauwkeurig vastgesteld aantal stukken geschut bewapend zijn (Art. IV). ²⁾ Het blijkt dat de Spaanse vaartuigen, " ... de welcke ghemenelicken zyn schepen van bequamer grootten ...", nog iets beter bemand en bewapend moesten zijn dan schepen van gelijke tonnemaat uit de Nederlanden (Art. V). Met het oog op hun veiligheid zullen de schepen zoveel mogelijk reizen in groepen van drie, vier of meer. De kapiteins kiezen onderling een „admiraal” en moeten elkaar, in geval van agressie, bijstand verlenen. (Art. VI) In elke haven zullen twee officieren

¹⁾ Men neemt doorgaans aan dat het „vat” (tonneau) overeenstemt met een gewicht van 1000 kgr. (A. Jal, *Glossaire nautique*, Parijs, 1848. G. La Roërie en J. Vi-vielle, *Navires et marins. De la rame à l'hélice*, Parijs, 1930, 2 dln. in 8°, dl I, blz. 208, nota I).

²⁾ Een schip van 40 vaten moet 8 weerbare mannen aan boord hebben; een van 80 — 16, een van 80 tot 100 — 18, een van 100 tot 150 — 22, een van 200 tot 250 — 28, een van 250 tot 300 — 36, een van meer dan 460 vaten — 44. Wat betreft de artillerie, beperken wij ons tot een paar voorbeelden. Een schip van 40 vaten moet minstens 6 dubbele of enkele „bassen” („perrier”, in Fr. tekst) en 6 „haken” (haches d'armes) aan boord hebben. Een schip van 80 tot 100 vaten, 4 halve slangen (couleuvrines), 6 dubbele bassen en 12 hele of halve haken. Een van 250 tot 300 vaten, 6 hele en 4 halve slangen, 12 dubbele bassen en 24 haken. Bovendien dat moeten zij een bepaald aantal spiesen aan boord hebben, om bij een entering de vijand te kunnen afweten. Verder in de ordonnantie, in verband met de bewapening van de Spaanse schepen, is er spraak van „passe-murs” (pièces de canon), bombardeurs en harquebuses (fusil of mousquet, niet te verwarren met haken). Bassen zijn waarschijnlijk identisch met „steenbossen”, waar stenen kogels mee geschoten werden („pierriers” in het Frans). Cfr. J. C. De Jonge, *op. cit.*, dl I, blz. 93. Het kaliber van deze stukken varieerde van licht (enkele) tot gemiddeld (dubbele). De slangen (couleuvrines) dienden om de vijand van ver te treffen. Het waren langwerpige stukken met een kleiner kaliber dan de kanonnen (passe-murs), die een sterk destructief vermogen bezitten. Haken en handbussen (harquebuses) zijn kleine draagbare stukken. (De haken waren iets zwaarder). In het kaliber was er weinig eenheid. Het werd aangeduid met de bepaling, halve, hele, dubbele enz. ... Cfr. J. C. De Jonge, *op. cit.*, dl I, blz. 93 en 104. G. Fournier, *Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Parijs, 1643, in f°, blz. 127. C. de la Roncière, *Histoire de la marine française*, dl II, Parijs, 1914 in 8°, blz. 490-493.

aangesteld worden. Zij zijn belast met de controle over de in- en uitvarende schepen en onderzoeken of de vaartuigen overeenkomstig de voorschriften uitgerust zijn (Art. IX-X).

Hoe heilzaam deze maatregelen ter beveiliging van de scheepvaart ook waren, toch hebben zij ongetwijfeld een stijging van de vrachtprijzen in de hand gewerkt. De talrijker bemanning en de zwaardere bewapening brachten een vermeerdering van de onkosten met zich. Bovendien ging het plaatsen van een groot aantal stukken geschut gepaard met een vermindering van de bergruimte. Men hoeft slechts een blik te werpen op gravures uit de eerste helft van de XVIde eeuw om vast te stellen, dat sinds lang reeds de handelsschepen met het oog op hun veiligheid geschut aan boord plachten te hebben. Meestal werden enkele lichtere stukken in de kastelen ondergebracht, terwijl een enkel zwaarder kanon op de overloop of in de holte ¹⁾, d.w.z. lager bij de waterlijn, een plaats vond ²⁾. De ordonnantie van 1550 legde voor het eerst aan de eigenaars van schepen de verplichting op hun vaartuigen met artillerie te bewapenen. Het aantal stukken en het kaliber werden nauwkeurig bepaald. Kleinere scheepstypen kwamen uiteraard voor een bewapening met zwaar geschut niet in aanmerking. Inderdaad moesten de zware en gemiddelde stukken, wilde men de stabiliteit van de vaartuigen niet in het gedrang brengen, zo laag mogelijk geplaatst worden, hetgeen de aanwezigheid van een tussendek onder de overloop veronderstelde ³⁾. Weet men dat de kleinere schepen doorgaans niet eens met een overloop afgedekt waren, dan wordt het meteen duidelijk, waarom de vaartuigen van minder dan tachtig en veertig vaten respectievelijk van de vaart in zuidelijke en westelijke richting uitgesloten werden. Ook waren de schepen met een geringe tonnemaat — veel binnenschepen, waaronder o.m. tal van heuden en pleiten, waagden zich ook op zee — anders bezeild dan de grotere hulken, kraken en andere zeeschepen. Terwijl de eerste een smakzeil droegen — een rechthoekig zeil, waarvan één zijde aan de mast bevestigd was en dat een schuin opstaande

¹⁾ Dit was sinds de uitvinding van de geschutspoorten (sabords) mogelijk.

²⁾ Cfr. de zeeschepen op het panorama van Antwerpen (Gravure van 1515): J. A. Goris, *op. cit.*, plaat I.

³⁾ De bekende gravures van F. Huys en Th. Galle naar schilderijen van Pieter Breughel geven een duidelijk beeld van bewapende schepen omstreeks 1565. Zie J. Denucé, *op. cit.*, plaat I tot 12.

spriet voerde — waren de laatste met razeilen uitgerust ¹⁾. Uit het voorontwerp van de ordonnantie van 1550 blijkt, dat het centraal gezag oorspronkelijk het plan had alle schepen die geen „cruys seylen” (razeilen) voerden te verbieden voortaan nog buiten de kusten van de Nederlanden te varen. Het schippersambacht van Antwerpen tekende hier protest tegen aan en de bepaling werd geschrapt ²⁾. Zij werd echter dertien jaar later in het eeuwig edict betreffende de scheepvaart (31 October 1563) op nieuw opgenomen ³⁾. In 1549 verdedigde het centraal gezag zijn standpunt als volgt: Vaartuigen met smakken zijn, zo heet het, bestemd voor de binnenscheepvaart. Aangezien zij geen dek hebben is de geladen koopwaar meer dan op andere schepen aan beschadiging en bederf blootgesteld. Weliswaar vragen de vaartuigen met smakzeilen, die gemakkelijk te hanteren zijn, slechts een geringe bemanning. Juist om deze reden zijn zij een gemakkelijke prooi voor de zeeroovers, in tegenstelling tot de schepen met razeilen, die bovendien op ieder ogenblik tot de krijg uitgerust kunnen worden ⁴⁾. De kooplieden, gedekt als zij waren door hun verzekering, gaven de voorkeur aan kleine schepen omdat zij door de lage vrachtprijs aangelokt werden ⁵⁾.

De ordonnantie van 28 Januari werd door de Antwerpse schippers zonder veel enthousiasme ontvangen. De dekens vroegen dat in alle gewesten — Holland werd speciaal genoemd — even streng over de toepassing van de bepalingen uit de ordonnantie zou gewaakt worden, zoniet dan zou het plakkaat zeer nadelig uitvallen voor al wie zich inspande om het na te leven. Van de kooplieden wordt gezegd dat zij” ... meest hen verlaten opde

¹⁾ Cfr. G. C. Crone, *Onze Schepen in de Gouden Eeuw*, 2e druk, A'dam, 1943, in 8°, blz. 25. P. De Vree, *Geschiedenis van het Schip*, Antwerpen, 1942 in 8°, blz. 77. J. A. Goris, *op. cit.*, plaat V, geeft een afbeelding van een met smakzeilen toegeruste boeier.

²⁾ S.A.A., Handel en Scheepvaart, nr. 5002. Stuk van 17 Juni 1549 en andere ongedateerde copij.

³⁾ *Placcaeten van Vlaenderen*, dl II, Gent, 1629, in 4°, blz. 307-334. *Groot Placcaet-boeck*, dl I, kol. 796-829.

⁴⁾ S.A.A. Handel en Scheepvaart, nr 5002. Ongedateerde copie. „... Item de voers. zeeroovers bespieden die schepen van verre. Ende als zy een schip zien comen met eender smacken syn genouch versekert dat daer gemeynelyck maer vier oft vyff persoonen op en zyn ende alzo varen hen toe ...”. De schepen met kruiszeilen zijn meestal overdekt, zodat de zeeroovers van ver niet zien kunnen of er tien, twintig of meer weerbare mannen aan boord zijn, „... ende alsoo houden hen gedooghe”.

⁵⁾ De ordonnantie van 28 Januari 1550 liet slechts een gedeeltelijke verzekering tegen de zeeroverij toe (cfr C. Verlinden, „De Zeeverzekeringen der Spaanse Kooplui in de Nederlanden gedurende de XVIe eeuw”, in *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, dl II, blz. 191-216).

assurantie . . .” en dat zij zich meer bekreunen om” . . . den goeden coop vanden vrachten . . .” dan om de degelijke toerusting van de schepen. Het zout en de granen moeten van de lijst van de waren van „weerden” geschrapt worden, anders zouden de Oosterlingen, de Engelsen en de Schotten zich totaal van het transport van de genoemde goederen meester maken. Zij hoefden zich immers, als vreemdelingen, niet aan het plakkaat te onderwerpen. De dekens drongen er op aan dat aan schepen met smakzeilen de toegang tot de „nauwe zee” niet zou ontzegd worden ¹⁾. In een andere remonstrantie werden de belangen van de eigenaars van vaartuigen van minder dan tachtig vaten, die vroeger aan de vaart naar het Zuiden deelgenomen hadden, verdedigd. De binnenscheepvaart was voor hen geen uitkomst, aangezien deze het monopolie was van geprivilegieerde schippers ²⁾. Er werd betoogd dat de schepen bovenaan niet met te zware stukken geschut mochten bezwaard worden, anders liepen zij gevaar bij de minste wind over te hellen. Daarom mag een vaartuig niet meer artillerie aan boord nemen dan het kan dragen, te meer daar een koopvaarder „. . . nyet en reyst om te invaderene, maer alleenlycken om zynen vyant van hem te keeren” ³⁾. Soms ontvingen de schippers van de bevrachters boven het vrachtlloon ook nog een premie, wanneer zij hun waar het eerst ter markt konden brengen. In de toekomst was dit echter uitgesloten, aangezien de schepen op „gezelschap” moesten wachten. De kooplieden zouden de voorkeur geven aan vreemde vaartuigen, die niet verplicht waren in groep te varen ⁴⁾.

Weldra werden er te Antwerpen misbruiken en vergrijpen tegen de bepalingen uit het plakkaat gesignaleerd. Schippers die niet tot het Antwerps ambacht behoorden kwamen te Antwerpen goederen laden om ze in Zeeland of onderweg te verbodemen op

¹⁾ S.A.A. Handel en Scheepvaart, nr 5011. Ongedateerde copie, „gecollationeert” door notaris De Leeuw. De „nauwe see” wordt omschreven als volgt; „. . . tot Wicht (Wight) ende den Kistas (?) tot Nyeucasteel (wschl. Newcastle op de Tyne) ende Homborch ende gelycke havenen oft over dese syde vanden Belt oft Sont . . .”. Een aantal schippers van Antwerpen was betrokken in de vaart naar Frankrijk en Engeland. (S.A.A. Handel en Scheepvaart, nr 5002, andere ongedateerde remonstrantie).

²⁾ S.A.A., zelfde reeks, nr 5002. Ongedateerde remonstrantie met meer dan tachtig paragrafen. Par. II.

³⁾ Idem, par. VI, VIII-X.

⁴⁾ Idem, par. XXXIII-XXXV.

vaartuigen, die niet overeenkomstig de voorschriften uitgerust waren ¹⁾).

Anderzijds trokken de haringbuizen onvoldoende bewapend en ordeloos in zee, „... sueckende elck zyn particulier prouffyt”. Zij waren een gemakkelijke prooi voor de zeerovers. In deze omstandigheden waren de speciaal ter bescherming van de visserij toegeruste konvooischepen slechts van weinig nut ²⁾.

Met het verdrag van Binche, op 15 December tussen Karel V en de koning van Schotland gesloten, kwam er een einde aan de kaperij der Schotten ³⁾. Intussen was op zee een nieuwe niet minder te duchten vijand opgedaagd. Steeds vaker werden handelsschepen uit de Nederlanden door Franse kapers overvallen.

Het was het voorspel van de oorlog met Frankrijk, die in September 1551 opnieuw zou uitbreken ⁴⁾. Op 19 Juli 1551 werd de ordonnantie van 28 Januari 1550, met enkele niet onbelangrijke wijzigingen, opnieuw gepubliceerd ⁵⁾. Aan de voorschriften betreffende de bemanning en de bewapening werd er weinig veranderd. Met enkele van de meest ernstige bezwaren tegen het vorig plakkaat werd nu echter rekening gehouden. Voortaan moesten ook de vreemdelingen, die in de Nederlanden gevestigd waren of die er een factor onderhielden, hun koopwaar doen laden op volgens de ordonnantie toegeruste vaartuigen. De schepen moeten geladen worden in de gewone havens „... zonder te zoucken uuthoucken ... daer ghemeynelyck gheen schepen aen en commen”. Enkel wanneer er voor de terugreis naar de Nederlanden geen schepen van herwaartsover voorhanden waren, mochten zij zich met andere vreemde vaartuigen behelpen.

1) S.A.A. Handel en Scheepvaart, nr 5002. ongedateerde copie van een remonstrantie van de Antwerpse schippers aan de heer van Eecke (Scepperus) en aan de magistraat van de stad. De Antwerpse schippers maken van de gelegenheid gebruik om te pogen de scheepvaart, die toch in hoofdzaak van Walcheren uitging, naar Antwerpen te lokken. Zij vragen „... dat nyemant eenich goet van der plaetsen daer dat geladen ende bevracht wordt voordane en sal moeghen aenveerden ofte ewech vueren ten sy dat hy tselve goet voirts teenenmale vuere ten plaetsen daer dat gedestineert is ende thuys behoirt, sonder tselve in Zeelant, opt water oft elders onder weghen oft binnen lants te verbodemen, yemande in al oft in deele inne te moegen ghevene oft over te slagheene ...”.

2) R.O.P.B., 2e reeks, dl. VI, blz. 102. Ordonnantie van 8 Augustus 1550. In de loop van 1550 werden te Veere acht oorlogsschepen ter bescherming van de koopvaardij en de vissersvloot uitgerust (M. Z. van Boxhorn, *Chronieck van Zeelandt*, dl. II, Middelburg, 1644. Blz. 501).

3) *Groot Placaet-boeck*, dl IV, blz. 260-266.

4) C. Piot, *op. cit.*, blz. 846-864.

5) R.O.P.B., reeks II, dl. VI, blz. 163-177.

druidig
Antwerpen

1550

Vreemde kooplieden, die niet in de Nederlanden verblijven en er ook geen factors onderhouden, hebben de keuze tussen schepen uit hun land, toegerust zoals het hun belieft, en vaartuigen uit de Nederlanden, uitgerust volgens de ordonnantie.

De uitgebreide verzameling zeerechten, die het tweede deel van de ordonnantie vormt, vertegenwoordigt iets nieuws ¹⁾. Het centraal gezag nam op het einde van de regering van Karel V iedere gelegenheid te baat om in de organisatie van het zeewezen in te grijpen. Een meer uniforme rechtspraak voor geschillen met betrekking tot de handelsvloot was sinds lang een noodzakelijkheid geworden.

Intussen werden de Franse kapers met de dag stoutmoediger. De stappen, die Maria van Hongarije bij Hendrik II aanwendde, bleven zonder gevolg. De koning waste zijn handen in onschuld, doch op hetzelfde ogenblik werden er door hem aan tal van officieren kaperbrieven uitgereikt. In Augustus 1551 werd een vloot van twintig hulken op weg naar Brouage en Spanje door Franse zeeroovers gekaapt. Enkele dagen later maakten zij zich van twaalf andere schepen op terugreis naar de Nederlanden meester ²⁾. Ook de vissersvloot moest het zwaar ontgelden. In September verklaarde Frankrijk de oorlog. De toestand was onhoudbaar geworden. Meer afdoende maatregelen drongen zich op.

In September 1551 ging men over tot de reorganisatie van de oorlogsvloot ³⁾, die na het verdrag van Binche tot op zes eenheden geslonken was ⁴⁾. In de winter van 1551—'52 werden er dertien en daarna achttien oorlogsschepen in de vaart gebracht. In 1554 was de vloot veertien eenheden sterk. In 1558 hadden de Staten niet minder dan twintig bewapende vaartuigen te hunnen laste ⁵⁾. Volgens de gelijktijdige bescheiden moet de vloot die-

¹⁾ Idem, blz. 171-177.

²⁾ C. Piot, *op. cit.*, blz. 850-851 en blz. 847-850, voetnoot.

³⁾ S.A.A. Handel en Scheepvaart. Nr 5011, stuk nr 2.

⁴⁾ Van 1547 af werd er ieder jaar een aantal oorlogsbodems ter bescherming van de visserij toegerust (R. Degryse, *op. cit.*, blz. 16. H. Malo, *op. cit.*, dl. I, blz. 91).

⁵⁾ A.R., *Chambre des comptes*. Nr. (26.110, f° 17 r°-20. Nr. (26.111, f° 21 v°. Nr. 26.114, f° 1 r°. In 1551 kocht Scepperus drie vaartuigen, die toebehoorden aan schippers (maistres maronniers) van Hamburg; nl. de „Salvator” (1150 „de brouaige”), de „Bocq” (1100 „de brouaige”) en de „Raaf”. (700 „de brouaige”). De verkoopprijs van deze schepen met al hun toebehoren bedroeg voor de eerste twee ieder 3450 lb. en voor het laatste 1600 lb. (van 40 gr.). De maandelijksche huur van een schip bedroeg 30 st. per vat of 25 lb. per 100 „de brouaige”. Aan de hand van deze gegevens kan men berekenen dat 1 vat met nagenoeg 6 „brouaiges” overeenstemde. Of het „cent de brouaige” iets te maken heeft met het „honderd”, de vrachtmate die voor het

1511
X
Wijn
nen „... pour la garde, sceurté et préservacion des gens eulx mellans de la pescherie aux herrens" ¹⁾). In werkelijkheid mag haar rol niet zo eng opgevat worden. Om in de onkosten van de toerusting en het onderhoud van de oorlogsschepen te voorzien werden de volgende rechten ingesteld: 1° een lastgeld van 20 st. op de haring die in Holland, Zeeland en Vlaanderen aan de wal gebracht werd; 2° een invoerrecht van 30 st. op ieder vat wijn; 3° een heffing van 0,5% op de im- en export van alle koopwaar ²⁾). Voor de laatstgenoemde belasting werd Geeraard Grammaye, de

West-Franse zout in zwang was (= 18 3/4 register ton), weten wij niet met zekerheid (cfr W. S. Unger, „De Scheepvaart der Bretons naar de Walchersche Reede in de XVe en XVIe eeuw", in *Bijdr. Vad. Gesch. en Oudheidk.*, VIe reeks, dl. VIII, blz. 225-244, 's-Gravenhage, 1929 in 8°, blz. 231, noot 6). Voor de rekeningen betreffende het toerusten van de dertien oorlogsschepen, zie A.R. Ch. des Ces, nr. 26.110. De totale onkosten bedroegen 84.479 lb., 7 st., 4 d. (voor aankoop en huur van schepen, bewapening, lonen en leeftocht voor de bemanning, aankoop van ballast, herstellingen, vacatiegelden, enz.). De vloot werd te Veere uitgerust. Jan de Croesere, „vice admiraal", was opperbevelhebber op zee, Adolf van Haemstede zijn luitenant. Onder kapiteins vermelden we Christoffel Vranckx, Popins Zybrandts, Jan Gillot, Joos Meyne, de Robert Cuper, enz., allen zeelieden die sinds lang hun sporen in de krijg ter zee verdiend hadden (cfr H. Malo, *op. cit.*, en E. Van Bruyssel, *op. cit.*.)

¹⁾ A.R., Ch. des Ces, nr 26.111, f° 21 v°.

²⁾ Het lastgeld was t.o. van 1550 nagenoeg vervierdubbeld. Het bedroeg toen 5 st. per last kaakharing en 6 st. 3 d. per last verse haring (E. Van Bruyssel, *op. cit.*, dl III, blz. 32). Voor de opbrengst in 1551 in de onderscheiden steden en plaatsen van Holland, Zeeland en Vlaanderen, zie, A.R. Ch. des Ces, nr. 26.111, f° 16-20. De belasting van 30 st. per vat wijn is eveneens een in verhouding hoge heffing. In 1570 stelde Alva zich tevreden met een belasting van 5 st. (L. Devillers, *Inventaire analytique des archives des Etats de Hainaut*, dl. I, Bergen, 1884 in 8°, blz. 177). De impost van 30 st. werd van 1551 tot 1555 regelmatig ieder jaar geheven. In 1554 stemden de Staten toe in een verlenging voor vier jaar (R.O.P.B., *op. cit.*, reeks II, dl. VI, blz. 355). In alle steden van Holland (Dordrecht, Amsterdam), te Utrecht, in Zeeland (Middelburg, Vlissingen, Arnemuiden, Brouwershaven), Vlaanderen (Duinkerken, Nieuwpoort, Sluis), Brabant (Antwerpen), Henegouwen, Namen en Artesië, waarlangs zo over zee als langs de landwegen vreemde wijnen in de Nederlanden ingevoerd werden, stelde men kommiezen ter ontvangst aan. Voor zover wij konden vaststellen bedroeg de opbrengst van deze belasting voor de periode 1551-'53 te Middelburg in het totaal 22.015 lb. en te Dordrecht 42.608 lb. Te Middelburg alleen was de opbrengst groter dan in alle andere plaatsen (uitgezonderd Dordrecht) samen. (In de periode 1565-'67 ontving Middelburg nagenoeg 3/4 van de over zee ingevoerde Westerse wijnen. Zie Z.W. Sneller, „Wijnvaart en Wijnhandel tusschen Frankrijk en de Noordelijke Nederlanden in de tweede helft der XVe eeuw", in *Bijdr. Vad. Gesch. en Oudheidk.*, VIe reeks, dl. I, blz. 193-216. 's-Gravenhage, 1924 in 8°, blz. 200 voetnota). Middelburg werd echter op zijn beurt overtroffen door Dordrecht, de grote stapel voor de Rijnse wijnen! Of het hier een normaal verschijnsel geldt, weten wij niet. De statistieken betreffende de Walcherse ankeragerechten laten niet toe vast te stellen in hoever de Middelburgse invoer onder de oorlog met Frankrijk geleden heeft (Z.W. Sneller en W. S. Unger, *Bronnen tot de Geschiedenis van den handel met Frankrijk*, in R.G.P., Dl. I. 's-Gravenhage, 1930. De rekeningen voor de jaren 1550-'60 ontbreken). In 1543 had het conflict met Frankrijk het stopzetten van de import van Poitouwijnen voor gevolg gehad (M.Z. van Boxhorn, *op. cit.*, dl. II, blz. 475). Voor de rekeningen over de jaren 1551-'53, zie A.R., Ch. des Ces, nrs. 26.110-26.113.

bekende Antwerpse financier, als ontvanger-generaal aangesteld. De honderdste penning op de uitvoer — zeker geen overdreven heffing — die in 1543-'45 door Maria van Hongarije ingesteld werd, was op een scherp verzet gestuit en had bij de kooplieden een kwade herinnering nagelaten. Hoe laag de belasting van 0,5%, die in 1551 ingevoerd werd, ook was, toch lokte zij het heftig protest uit van de kooplieden, die niet in de overzeese handel betrokken waren. Na tien weken bleek de opbrengst zo onbeduidend dat Maria van Hongarije besloot van de verdere heffing af te zien ¹⁾).

Dit maal beperkte men zich echter niet tot het uitrusten van een oorlogsvloot. Het centraal gezag overwoog de mogelijkheid de vaartuigen, die naar de Zuidelijk gelegen gebieden bevracht werden, op bepaalde tijdstippen in één vloot te verzamelen, en deze met een meer dan normale bemanning en bewapening en desnoods onder escorte van enkele oorlogsbodems de reis heen en weer te doen ondernemen. In Februari 1552 beschikte men reeds over een twintigtal grote koopvaarders, die gereed lagen om naar het Zuiden te vertrekken. Op het einde van dezelfde maand maakte Scepperus een voorlopige berekening van de onkosten, die het toerusten van veertig handelsschepen met zich zou brengen ²⁾. Vaartuigen van minder dan 200 vaten mochten aan de reis niet deelnemen. In principe moest men er naar streven zoveel mogelijk vaartuigen van meer dan 300 vaten bij elkaar te krijgen ³⁾.

¹⁾ A.R.Ch. des C^{es}, nr. 26.110, f° I. S.A.A., Handel en Scheepv., nr 5011, ongedateerd stuk over de belasting van 1/2% en ongedateerde „mémoire". Hieruit blijkt dat er een ogenblik spraak van was de grote tollén van Zeeland en van Brabant te verdriedubbelen. (i.p.v. de belasting van 0,5% op in- en uitvoer). De Italianen waren het hier mee eens, hetgeen het protest uitlokte van de Spanjaarden en de Portugezen: „... Et ceulx d'Italie ... ont facilement à accorder en la triple ou quadruple tolle ... de la marchandise seulement laquelle va et vient par mer, pource que, comme ilz disent, ilz ne chagent point de marchandise par mer pour 7000 ducatz par an et en rechoipvent aussy bien peu ..."

²⁾ S.A.A. Handel en Scheepv., nr. 5011, st. nr 2 van 21, 22 en 23 Februari.

³⁾ S.A.A. Ut supra.

„... et encoires mieulx vouldroit que la moindre fut de trois cens tonnelz, comme sont les douze flettés pour Anduluzia et Portugal et les cinq de Bruges et les trois d'Anvers flettez pour Castilla et Biscaya ...". Het verdient de aandacht dat er zich onder deze twintig vaartuigen van meer dan 300 vaten vijf van Brugge en drie van Antwerpen bevonden. Merkwaardig ook is het dat de Brugse en Antwerpse schepen de havens van de kust van Biskaje als bestemming hadden. In 1549 nog hadden de Antwerpse schippers er zich over beklagd dat de vaartuigen uit de Nederlanden geen terugvracht mochten aanvaarden, zolang er nog schepen uit de havens van Biska je beschikbaar waren. (S.A.A. Handel en Scheepv., nr. 5002, ongedateerde remonstrantie). Inderdaad was de wolexport naar Vlaanderen het monopolie van Burgos en Bilbao (R.S. Smith, *The Spanish Guild Merchant*, Durham, 1940, in 8°, blz. 70).

Men is hier reeds ver van het 80 vatenminimum uit de ordonnances van 1550 en 1551! Inderdaad konden alleen schepen met een hoge tonnemaat voor een buitengewone bewapening en bemanning in aanmerking komen. De koopvaarders moesten immers benevens de „ordinarische” bemanning, die door de plakaten van 1550 en 1551 nauwkeurig vastgesteld was, nog een zestigtal krijgslieden aan boord nemen. Zodoende zou elk schip van omstreeks 300 vaten in het totaal met gemiddeld honderd koppen bemand zijn. Dit maakt voor gans de vloot vier duizend weerbare mannen, waarvan 1600 „ordinarischen” en 2400 „supernuméraires”. Het onderhoud van de gewone bemanning kwam natuurlijk voor rekening van de schippers en reders ¹⁾. Voor het loon en de voeding van de „supernuméraires” moesten speciale fondsen verzameld worden ²⁾. Volgens Scepperus zouden de buitengewone onkosten oplopen tot een bedrag van ongeveer 21.100 lb. per maand, d.i. voor een tijdspanne van vier maanden, die de reis heen en weer kon duren, 84.400 lb ³⁾. Maar, zo heet het, men kan zich ook vooraf akkoord stellen over de totale prijs van de onderneming” ... sans faire mencion des mois”. De reis kon immers even goed vier als een en een halve maand duren. Naar gelang de wind al dan niet gunstig was zou de vorst dan bij het contract winnen of verliezen. Ook moest men trachten een deel van de buitengewone onkosten op de schippers af te wentelen.

1) De volgende „officiëren” worden bij de gewone bemanning gerekend; de schipper (maistre maronnier), de stuurman, de hoogbootsmannen, schiemen, kwartiermeesters, marsklidders, de konstapel voor de artillerie (hij voerde het bevel over vier of vijf busschietters), de timmerlieden, zeilmakers, de kok en de bottelier (S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011, st. nr 2, f° 1 v°). Deze benamingen waren in de XVIIde eeuw in de Nederlandse marine nog in zwang; wij gaan er dan ook niet verder op in.

2) De buitengewone bemanning bestond uit de luitenant-generaal, kapitein op het admiraalschip, de vice-luitenant op het vice-admiraalschip, de kapiteins die op de overige 38 vaartuigen geplaatst worden en die het bevel voeren zowel over de gewone als over de buitengewone bemanning (ook de schipper moet zich aan zijn bevelen onderwerpen), de provoost, zijn luitenant en 40 „steckerknechts” (1 stokknecht per schip) die de orde aan boord van de schepen moeten handhaven, 40 chirurgijns, 40 „schrijvers”, 8 kapelaans, 16 hellebardiers, 40 fijfelaars en evenveel trommelaars, vier trompetters, 20 „gentilzhommes” die mede het bevel voeren over de soldaten, en 48 pages. Benevens deze 300 man zijn er nog 200 kanonnières (80 voor gegoten en 120 voor gesmede stukken), 5 op iedere schip, benevens de ordinarische busschietters die op grote vaartuigen doorgaans vier of vijf in getal waren, 1200 met handvuurwapens uitgeruste soldaten („hacquebutiers”), en 700 gewone matrozen.

3) De 300 in de vorige noot eerstgenoemden zouden naar schatting per maand 3045 lb. kosten. De kanonnières hadden een maandelijks loon van 7 of 6 lb. naar gelang zij gegoten of gesmede stukken bedienden. De „hacquebutiers” kregen 3 lb. per maand en de matrozen 3 lb. 15 st. De onkosten voor levensmiddelen werden per man en per dag op 3 st. geraamd.

40
vanzij

In dit laatste is men echter nooit geslaagd. Dat het toerusten van de handelsvloot drie tot viermaal duurder is uitgevallen dan Scepperus eerst gemeend had, toont aan hoe onervaren men op dit gebied nog was.

Op 24 Februari trad Scepperus in onderhandelingen met de magistraat van Antwerpen over het financieren van de buitengewone bemanning. Het bleek dat de Spaanse kooplieden van Antwerpen bereid waren toe te stemmen in een heffing van 2% op de in- en uitvoer, op voorwaarde dat die van Brugge, waar het consulaat gevestigd was, het hier mee eens waren en de belasting in alle steden, die betrokken waren in de handel met het Zuiden, op gelijke voet zou geheven worden ¹⁾. De vorst zou voor één derde in de onkosten moeten bijspringen, d.w.z. dat alle gewesten moesten bijdragen, zonder het door hen gestorte aandeel van het bedrag van de lopende of toekomstige bedden te mogen aftrekken. Op 3 Maart werd een akkoord bereikt. De vorst zou geschut, buskruit en munitie leveren en enkele van zijn oorlogsschepen ter beschikking stellen. Ook zou hij voor een derde delen in de betaling van de soldij en de levensmiddelen voor de „super-numéraires”. De overige twee derden zouden door de stad Antwerpen bij financiers opgenomen worden. De stad zou hiervoor obligaties geven. De belasting van 2% op de inkomende en uitgaande goederen zou in alle gewesten geheven worden, tot het ogenblik waarop het kapitaal vermeerderd met de interest volledig zou zijn ingelost ²⁾. Bij de ordonnantie van 17 Maart 1552 werd Aert Molkema, die tot toen het beheer over de versterkingswerken van Marienbourg had uitgeoefend, aangesteld als

¹⁾ S.A.A. Handel en Scheepv. Nr 5011, st. nr I (24 Februari 1552). De Spanjaarden grepen de gelegenheid aan om nogmaals aan te dringen op het oprichten — al was het maar voorlopig — van een consulaat te Antwerpen, dit om zich als natie te kunnen verbinden, „... veu signament les longueries et trayneries de ceulx de Bruges ...” (f° I v°). Over het conflict tussen de Spaanse kooplieden van Antwerpen en het consulaat te Brugge, zie J. A. Goris, *op. cit.*, blz. 58–66. Vroeger hadden de Spanjaarden en de Portugezen reeds gevraagd op eigen kosten de konvooiering van de koopvaardijvloot te mogen organiseren „... selon qu'il est observé Bourges (Burgos) en Castille et Séville en Andalousie ...” (S.A.A. Handel en Scheepv. Nr 5011. Ongedateerd stuk over de belasting van 0,5% op de in- en uitvoer), dit opdat alles vlugger in zijn werk zou gaan en de schepen niet te lang op het vertrek zouden hoeven te wachten.

²⁾ S.A.A. Handel en Scheepv. Nr 5011. Ongedateerde „mémoire” en stuk nr 3 en nr 4 (v. 3 Maart 1552). In December 1552 werden er o.m. 61.630 lb. opgenomen bij Matheo Ortel, factor van de Fuggers. Reeds in 1549 hadden de Fuggers 50.000 lb. voor het uitrusten van de oorlogsvloot voorgeschoten. Hiervan waren in 1552 33.189 lb. nog steeds niet ingelost. (A.R. Ch. des C^{es}, nr. 26.111, f° 22 v°-23 r°).

1552
 administrator van de gelden bestemd voor het uitrusten van de vloot ¹⁾. Molkeman ontving de opbrengst van de belasting van 2% rechtstreeks uit de handen van Geeraard Grammaye, die weer met de algemene ontvangst belast werd. De stad Antwerpen, die haar krediet ten dienste van de financiering van de vloot gesteld had, mocht drie commiezen aanstellen, die in overleg met Maximiliaan van Bourgondië-Beveren en Adolf van Bourgondië-Wacken, of één van beiden, alles wat verband hield met de uitrusting van de schepen, de lonen van de buitengewone bemanning, de aankoop van de leeftocht enz. moesten regelen en die eigenhandig alle betalingen zouden doen. De door Antwerpen voorgestelde commissarissen: Ridder Jan Happaert, Peter Welzer en Jan de Rovere, de beide laatsten dekens van het schippersambacht, werden bij de ordonnantie van 17 Maart 1552 door Karel V officieel aangesteld ²⁾. Zij vertrokken onmiddellijk naar Walcheren, waar zij tot na het vertrek van de vloot bleven. Begin April kregen twee Spaanse kooplieden, Christoffel Paez en Pedro de Posa van de Antwerpse magistraat de toestemming om bij de onderhandelingen in verband met het uitrusten van de vloot als waarnemers aanwezig te zijn ³⁾.

1552 Op 6 Maart gaf Maria van Hongarije aan Maximiliaan van Bourgondië-Beveren en Adolf van Bourgondië-Wacken opdracht de best geschikte vaartuigen uit te kiezen, de kapiteins aan te stellen en voor de bewapening van de schepen zorg te dragen ⁴⁾. Binnen de drie weken moest de vloot zeilvaardig zijn. In alles moest de admiraliteit met de Antwerpse commissarissen samenwerken en zich aan hun beslissingen onderwerpen. Kortom de bevoegdheid van de admiraal bleef beperkt tot het militaire en zelfs op dit gebied mocht hij niet eigenmachtig optreden. Op zee echter zou de admiraal het opperbevelhebberschap voeren zon-

26112
¹⁾ A.R.Ch. des C^{es}, nr 26.112. Ongenummerde f^{os} vooraan de „Compte premier de Aert Molkeman de toute la recepte et despence tant de lesquippage des navires marchandes que celles de guerre . . .” De laatste rekening van Molkeman is deze voor het jaar 1557 (Ch. des C^{es}, nr. 26.116).

²⁾ A.R.Ch. des C^{es}, nr 26.112, ongenummerde f^{os} vooraan. S.A.A. Handel en Scheepv. Nr. 5011, stuk van 10 Maart 1552, en stuk nr 7 (Instructie van 6 Maart) f^o 1 v^o.

³⁾ S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011. Copie van een brief van 2 April 1552 van de drie Antwerpse commissarissen aan de magistraat,

⁴⁾ S.A.A. Idem, stuk nr 7. Instructie van 6 Maart 1552. Wat betreft de bewapening mocht de admiraal beschikken over het geschut dat zich in het artilleriehuis te Veere bevond. Het blijkt dat het centraal gezag opdracht gegeven had kanonnen te doen gieten en smeden.

der afhankelijk te zijn van de commissarissen. Men krijgt de indruk dat deze toch al te vanzelfsprekende verklaring van de regentes er op berekend was de admiraal enigszins te paaien ¹⁾. Het was de vice- admiraal Adolf van Bourgondië-Wacken die de organisatie van de vloot ter hand nam en die ze op zee aanvoerde. De admiraal-generaal heeft zich met dit alles weinig ingelaten.

Het duurde nog bijna drie maanden vooraleer de vloot het anker kon lichten. Bij het toerusten van de koopvaarders rezen voortdurend onvoorziene problemen op. Op 8 April lichtte Maria van Hongarije er Scepperus over in dat zij van de wethouders van Antwerpen vernomen had, dat de maandelijksse onkosten 60.000 lb. zouden bedragen in plaats van 21.000 lb., zoals Scepperus eerst gemeend had. De magistraat had er bezwaar tegen geld bij financiers op te nemen vooraleer het juist bedrag van de totale onkosten bekend was ²⁾. Ook vreesden de wethouders dat het nog twee maanden zou duren vooraleer de vloot het anker kon lichten. In dat geval zou de speciale toerusting niet meer lonend zijn, „... mesmes quant au bien que lon esperoit au retour ...” Scepperus voelde deze brief aan als een verwijt. In zijn antwoord merkte hij op dat de onkosten voor de leeftocht van 3 s. per man en per dag tot 3 s. en 3 d. gestegen waren. Het blijkt dat sedert het eerste ontwerp Maria van Hongarije besloten had de totale bemanning van vier duizend tot zes duizend koppen op te voeren. De „supernuméraires” — er waren er nu twee duizend meer — konden onmogelijk over de veertig reeds zwaar bevrachte koopvaarders verdeeld worden, zodat men reeds zes oorlogsschepen met een gezamenlijke tonnemaat van 2700 vaten had moeten uitrusten om ze met zeventienhonderd soldaten en matrozen te bemannen ³⁾. Scepperus merkte tamelijk oneerbiedig

¹⁾ S.A.A. Ut supra, f° I v°. „... Mais quant au principal et ce qui concerne la conduite de lad^e flotte et voz desseingz quant serez en mer, que cela dépendra entièrement de vostre charge et ne sera besoing que en ce employez lesd. commis”.

²⁾ S.A.A. Zelfde reeks, nr. 5011, st. nr 8. Copie van brief van Maria van Hongarije aan Scepperus. „... et quilz (de wethouders) nentendent dentrer en aulcune obligation ne à lever les deniers à finances, ne feust quilz sceussent lestat vray et au plus près de la coustange dud. esquippage”.

³⁾ S.A.A. Idem, st. nr 9. Brief van 13 April van de heer van Eecke aan Maria van Hongarije. Ook de bijkomende zware stukken moesten voor een groot deel op de oorlogsschepen geplaatst worden. Het aanbrengen van nieuwe geschutspoorten voor de zware artillerie zou niet alleen een vermindering van de bergruimte voor gevolg hebben, maar bovendien onoverkomelijke moeilijkheden met zich brengen, aangezien veel koopvaarders reeds zwaar bevracht waren.

op, dat alles een veel vlugger verloop zou gekend hebben indien de regentes niet voortdurend haar plannen gewijzigd had ¹⁾.

Ondertussen was men op Walcheren, vooral te Veere, de basis van de oorlogsvloot, en te Arnemuiden, waar het merendeel der koopvaarders geankerd lag, druk in de weer. De timmerlieden, zeilmakers, touwslagers, smeden, slotenmakers ²⁾, schilders, lederbewerkers ³⁾ deden schitterende zaken. Daghuurders laadden, losten en verporden stenen voor ballast ⁴⁾, stukken geschut, buskruit en kanonskogels, die door binnenschippers uit verscheiden steden uit de Nederlanden aangevoerd werden. Anderen reinigden en kalfaatten de oorlogsschepen en stopten de reten met werk. Kortom het uitrusten en bewapenen van de oorlogsbodems en koopvaarders vertegenwoordigde voor Walcheren en vooral

¹⁾ In April 1552 werden de totale onkosten geraamd op 252.460 lb. (voor zes maanden loon en onderhoud van de bemanning) en 126.230 lb. voor de bewapening met geschut. Aert Molkeman zou onmiddellijk over 111.395 lb. moeten kunnen beschikken om vooraf het geld voor lonen en levensmiddelen voor de twee eerste maanden te kunnen uitkeren. Het loon voor de derde maand zou de bemanning pas in Spanje ter hand gesteld worden. Op 3 April 1552 besloten Scepperus, de drie Antwerpse commissarissen, deadmiraal-generaal en de vice-admiraal negen oorlogsschepen uit te rusten. Met het oog hierop werden twee grote schepen, de „Sampson” van Lübeck (2800 „bruage”) en de „Salvator” van Rostock (2600 „bruage”) gehuurd. Om de zaken te bespoedigen besloot men op 4 Mei gebruik te maken van vier oorlogsbodems van de vorst, die deel uitmaakten van de vloot die in 1551 toegerust werd. (De „Raaf”, de „Draak”, het „Vliegend Hert” en de „Arend”). Bovendien werden er nog vier kleinere vaartuigen uitgerust, waaronder twee jachten, die de vloot tot bij „Heyssant” (waarschijnlijk het eiland Ouessant) zouden uitgeleide doen. (S.A.A. Handel en Scheepv., nr. 5011, brief van 3 April uit Veere, brief van 4 Mei van de drie commissarissen aan de magistraat van Antwerpen, brief van 18 Mei van de magistraat aan de commissarissen. A.R. Ch. des C^{es}, nr. 26.111, f° 7-22). De lonen voor de „supernuméraires” werden aan de kapiteins van de onderscheiden oorlogs- en handelsschepen uitgekeerd, het geld voor de leeftocht aan de schippers. Uit de eerste rekening van Aert Molkeman blijkt, dat er reeds voor het vertrek van de vloot een som van 232.704 lb. 1 s. 10 d. uitgegeven werd voor de huur van oorlogsschepen, de lonen en leeftocht voor twee maanden, het loon van de hellebardiers ter bescherming van Adolf van Bourgondië en Geeraard van Meckeren gedurende de periode dat zij zich op Walcheren met de organisatie van de vloot bezig hielden, reparaties aan de schepen (takeling, zeilen, aanbrengen van geschutspoorten, enz.), onkosten voor vervoer door binnenschippers, boden, vacatiegelden, enz. (S.A.A. Handel en Scheepv. nr. 5001, st. nr 10, „Memoire” van 13 April 1552 en st. nr 11, rekening van 20 April 1552. R.A. Ch. des C^{es}, nr. 26.112).

²⁾ A.R. Ch. des C^{es}, nr. 26.112. De „serruriers” leverden o.m. nagels en kettingen. Een „serrurier” uit Arnemuiden, Adriaan Block, leverde ankers voor de twee grootste oorlogsschepen: de Sampson en de Salvator (f° 103).

³⁾ A.R. Ut supra, f° 106 v°. Bij wijze van voorbeeld: „... A. Jehan van Cuelen, corduanier à la Vere”, twee dozijn „... sacs de cuyr servans à y mettre la pouldre à l'heure qu'on tire l'artillerie ... 8 lb. 8 s.”. David Scot van Veere levert „... cuyrs salez et fraiz”, wschl. om de romp van de schepen tegen brandstichting door de vijand te beveiligen (f° 107 v°).

⁴⁾ A.R. Ch. des C^{es}, nr. 26.110, f° 41 v°. „... pierres bleues de Tournay pour ballastz”.

voor Veere en Arnemuiden een niet te onderschatten bron van welvaart. Het blijkt dat de kanongietery en -smedery nog voor een groot deel in private handen berustte, dit niettegenstaande er sinds het begin der XVIde eeuw te Mechelen, Valenciën en in Luxemburg staatssmelterijen opgericht werden ¹⁾.

Men weet dat te Veere reeds in 1540 een admiraliteitsartilleriehuis gesticht werd en dat Filips II er in 1564 een arsenaal liet bouwen ²⁾. In de periode door ons onderzocht was Erasmus de la Cuvellerie „... connestable et garde de l'artillerie de l'Empereur à la Vere” ³⁾. In 1552 was het bestaande artilleriehuis te klein geworden. De la Cuvellerie moest één huis en twee pakhuizen huren en een ander, de „Zwarte Keete”, kopen en doen herstellen om er het materiaal, de munitie en de artillerie voor de oorlogsvloot in onder te brengen ⁴⁾. De bassen en slangen met de er bij horende kamers, laden en affuiten werden gekocht bij smeden en leveranciers uit Antwerpen, Amsterdam, Vlissingen, Middelburg, Veere en Arnemuiden. Ook werd er, maar in mindere mate, geschut van het arsenaal van Mechelen naar dat van Veere gebracht ⁵⁾. Te Veere werden de kanonnen met de kraan aan boord van de koopvaarders gehesen ⁶⁾.

De 5e Mei werd de supernuméraire bemanning te Arnemuiden aangemonsterd. Op 10 Mei vaardigde de magistraat van Antwerpen een gebod uit waarbij de kooplieden, die nog goederen te bevrachten hadden, er toe aangezet werden deze zonder dralen naar Zeeland te doen brengen, daar de vloot, indien de wind gunstig was, binnen de week zou vertrekken ⁷⁾.

De vice-admiraal Adolf van Bourgondië ontving van het centraal gezag een uitvoerige instructie, die naar alle waarschijnlijk

Veere

artilleriehuis

Vice-adm
1552

¹⁾ A. Henne, dl III, blz. 41-42. In 1521 werd te Mechelen een arsenaal opgericht. De ordonnantie van 5 April 1551 bepaalde, dat alle geschut, dat door de vorst aangekocht werd, in het arsenaal te Mechelen moest in bewaring gegeven worden (R.O.P.B., 2e reeks, dl VI, blz. 141).

²⁾ J. E. Elias, *Schetsen ... op. cit.*, blz. 212. M. Smallegange, *Nieuwe cronyk van Zeeland*, Middelburg, 1696, in f°, blz. 587.

³⁾ A.R. Ch. des C^{es}, nr 26.110, f° 54 r°.

⁴⁾ A.R. Ch. des C^{es}, nr 26.111, f° 82-83. Het eerste huis, de „Helle” werd door Jan Constant, burger van Veere, voor 168 lb. verhuurd. De „Zwarte Keete” was buiten de haven, ten Noorden van de stad gelegen.

⁵⁾ A.R. Ut supra, f° 46-67. De schout van Amsterdam liet 120 bassen met 240 kamers en 46 halve slangen (serpentes) met 92 kamers naar Veere brengen (f° 55 v°).

⁶⁾ A.R. Ut supra, f° 67 v°

⁷⁾ R.O.P.B., 2e reeks, dl VI, blz. 237. Ordonnantie van 27 April. P. Génard, „Index der Gebodenboeken” in *Antwerpsch Archiefblad*, dl I, Antwerpen, 1864, 8°, blz. 245.

lijkheid door Scepperus uitgewerkt werd. Adolf van Bourgondië werd aangesteld tot admiraal. Geeraard van Meckeren was vice-admiraal. De vloot werd in drie eskaders verdeeld. De eerste groep met bestemming voor Biskajë stond onder het bevel van Antoon de Leu. De schepen voor Portugal werden aangevoerd door Popins Zybrandts van Stavoren. Over het derde en belangrijkste eskader, met bestemming voor de Andalusische havens (Cadiz en San Lucar de Barrameda worden vermeld) kreeg Adolf van Bourgondië zelf de leiding.

Onderweg zouden de twee eerstgenoemde eskaders zich van de hoofdgroep afscheiden. In Spanje en in Portugal mocht het lossen en laden niet meer dan zes weken in beslag nemen. Gedurende deze periode moesten De Leu en Zybrandts door middel van boden met de admiraal in contact blijven. Voor de terugvaart moesten de drie groepen weer bij elkaar aansluiten om samen de reis naar de Nederlanden te ondernemen. De instructie bepaalde uitvoerig in welke orde de schepen moesten varen. Zij schreef de tactiek voor, die in geval van agressie diende toegepast te worden. Ook op zee was de admiraal dus niet veel meer dan een hoog militair ambtenaar, die zich in alles strikt aan de instructies van het centraal gezag te houden had. Adolf van Bourgondië en Geeraard van Meckeren kregen opdracht in Spanje ook de oorlogsschepen met koopwaren te doen bevrachten. De opbrengst van de vrachtlonen kon dan aangewend worden om er de konvooieringskosten gedeeltelijk mee te bestrijden. De oorlogsbodems mochten echter niet te zwaar geladen worden. In de strijd moesten zij zich immers ongehinderd kunnen bewegen. Tussen een met goederen bevracht oorlogsschip en een extra bemande en bewapende koopvaarder moet er dus slechts een gering verschil geweest zijn ¹⁾).

Op 28 Mei 1552 werden de zeilen eindelijk gehesen. De voorbereidselen hadden ruim een half jaar in beslag genomen. De 2e December 1552 keerde de vloot pas in Zeeland weer. De reis heen en weer had meer dan zes maanden geduurd ²⁾).

Kort na het vertrek van de eerste vloot nam het centraal gezag reeds maatregelen voor de toerusting van een volgende. Deze zou pas op 12 Maart 1553 naar Spanje en Portugal vertrek-

¹⁾ S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011, st. nr 13.

²⁾ A.R. Ch. des C^{es}, nr 26.112, f° I en f° 128 v°.

ken. In September 1552 trad Scepperus opnieuw in onderhandeling met vertegenwoordigers van de vreemde kooplieden, met de dekens van de schippersambachten en met de magistraat van een aantal zeesteden. Dezen drongen er op aan dat men zich, wat de bewapening en de bemanning van de schepen betrof, strikt bij de bepalingen uit de ordonnantie van 19 Juli 1551 zou houden. De onkosten moesten zo laag mogelijk gehouden worden. Een bemanning van tien supernuméraires voor de grootste schepen werd als ruim voldoende beschouwd. Veertig à zestig grote en volgens de plakaten toegeruste koopvaarders hadden immers gedurende de winter niets van de kleine Franse vaartuigen te duchten. Bovendien was het seizoen voor de haringvangst in aantocht, zodat binnen kort de oorlogsvloot van de vorst in het Kanaal zou kruisen. Anderzijds kon iedere dag de vloot uit Spanje terugkeren. Tussen twee vuren zouden de zeerovers zich wel niet wagen ¹⁾.

Het centraal gezag moest met de argumenten van de voorname geïnteresseerden wel rekening houden. Het aantal „supernuméraires” werd belangrijk verminderd. Het werd gebracht op achttien koppen voor een schip van driehonderd vaten en twee en twintig voor een vaartuig van vierhonderd vaten of meer. De tweede vloot werd bovendien door slechts drie kleine oorlogsbodems gekonvoieerd ²⁾. Aan de reis naar het Zuiden namen deze maal slechts vier en twintig vaartuigen met een supernuméraire bemanning deel. Maar bij het vertrek kwam een groot aantal Hollandse vaartuigen, misschien wel vijftig tot zestig in getal, die in Hollandse havens uitgereed werden, zich bij Duins bij de uit Walcheren vertrokken vloot voegen. Deze schepen, toegerust overeenkomstig de ordonnanties van 1550 en 1551, hadden echter geen extrabemanning. Dit voorrecht had het centraal gezag moeten toestaan aan de schippers en reders, die hun schepen

¹⁾ S.A.A. Handel en Scheepv. Nr 5011, stuk nr 15. (17 September 1552). De dekens van het schippersambacht hadden in naam van de „cinq ou six maîtres des navires dud. Anvers, (waarschijnlijk deze die aan de reis naar Spanje wensten deel te nemen) bij de magistraat van Antwerpen een rekwest ingediend. Pieter Vulcanius, pensionaris van Middelburg, had van het schippersambacht van zijn stad opdracht gekregen hetzelfde standpunt als Antwerpen te verdedigen. Pedro Gomez vertegenwoordigde de Spaanse kooplieden. De schout van Amsterdam, de burgemeester en een schepene van Enkhuizen waren aanwezig op een vergadering, die Scepperus met de wethouders van Antwerpen belegd had.

²⁾ S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011, st. nr 14 (15 Jan. 1553).

A.R. Ch. des C^{es}, nr 26.113.

1553

26 schepen

bevrachtten met goederen met geringe waarde als balken, masten, wagenschot, teer en pik (alle afkomstig uit de Oostzeegebieden) en die in Spanje enkel zout — waarschijnlijk uit de mijnen van Cordova — gingen laden ¹⁾. De Hollandse schippers hadden doen gelden, dat de geringe winst voortspruitend uit het vrachtlloon, dat voor het vervoer van goederen van „cleyne weerde” uitgekeerd werd, geen extra onkosten toeliet. Zelfs hadden zij gevraagd van de heffing van 2% op de uitvoer vrijgesteld te worden ²⁾. Op 15 Januari 1553 werd uitdrukkelijk bepaald dat alleen de vier en twintig vaartuigen met een supernuméraire bemanning koopwaren naar en uit Spanje en Portugal mochten ex- en importeren. De andere begeleidende schepen mochten in Spanje enkel zout laden. Wanneer echter de vier en twintig eerstgenoemde vaartuigen reeds hun volle vracht hadden, mochten ook zij andere waren inslaan ³⁾. Het ziet er dan ook naar uit, dat het de Hollanders minder om het Spaans zout te doen geweest is en dat zij er vooral naar streefden de extra onkosten en een vermindering van de bergruimte zoveel mogelijk te vermijden.

Inderdaad namen de Hollandse schippers en reders ten overstaan van de vrachtvaarders uit de andere gewesten een zeer zelfstandige houding aan. Toen de eerste vloot naar het Zuiden toegerust werd, schreven de Antwerpse commissarissen aan de magistraat van hun stad dat „... de Hollanders zeer straff ende nyet wel tractabel en syn” en dat hun schepen zo zwaar bevracht waren, dat het onmogelijk was ze terdege te bewapenen en te bemannen. Sinds lang reeds was de bloeiende Hollandse vrachtvaart een doorn in het oog van de Antwerpse schippers. Toen het voorontwerp van het plakkaat van 28 Januari 1550 aan het schippersambacht van Antwerpen overgemaakt was, remonstreerden de dekens dat de ordonnantie ook in Holland integraal moest nageleefd worden. Er werd toen op gewezen dat de Hollanders de vijf zesden van aluin, specerijen, suiker, fruit, olie en van alle andere kostbare koopwaren in de Nederlanden importeerden; meer dan de Spaanse, Portugese, Vlaamse, Zeeuw-

¹⁾ Onder de waren, die van 17 Juli 1552 tot 17 Juli 1553 uit Spanje te Antwerpen geïmporteerd werden, komen slechts 310 mud en 3 „honderd” zout voor (J.A. Goris, *op. cit.*, tabellen blz. 264–265).

²⁾ S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011, st. nr 5. Ongedateerde copie van een request van schippers van Amsterdam en Monnikendam aan de admiraal-generaal en Scepperus. Met apostille van 18 Juni 1552.

³⁾ S.A.A. Handel en Scheepvaart, nr 5011, st. nr 14, f° 2v°.

se en Brabantse schippers samen. Zij beschikten over vaartui-
gen van 300 tot 500 vaten en meer. Bovendien hadden in Holland
soms tien, twintig en zelfs vijftig personen „... paert ende deel
in een scip”, zodat zij dit niet alleen behoorlijk konden uitrusten,
„... maer ook tselve vol goedts ... coopenne ende ... ladene” ¹⁾.
Ook vroeger reeds hadden de Hollanders er zich op beroepen dat
zij slechts „cleyne waren” met een geringe handelswaarde in de
Nederlanden importeerden ²⁾. Tegen deze bewering tekenden de
Antwerpse schippers heftig protest aan. Naar hun oordeel kon-
den de Hollandse schippers en reders beter dan wie ook de bui-
tengewone onkosten dragen. Hun vaartuigen hadden echter in
het verleden steeds een geringer bewapening en bemanning ge-
voerd dan de schepen uit Zeeland, Vlaanderen en Brabant. Zij
hielden zij de vrachtprijzen buitensporig laag en verdrongen zij
de schippers uit de andere gewesten uit de vrachtvaart ³⁾.

Afgezien van de overdrijving, die eigen is aan nagenoeg alle
remonstranties, draagt het vertoog van de Antwerpse schippers
er toch toe bij de schitterende opgang van het Hollands vracht-
verkeer te verklaren. Hadden wij niet reeds de gelegenheid te wij-
zen op de onafhankelijke gezindheid van de Hollandse zeesteden,
die zich nooit aan het gezag van de admiraal-generaal hadden
willen onderwerpen? Dat de plakaten van 1550 en 1551 in de
eerste plaats de Hollandse reders en schippers met hun zware
hulken ten goede zijn gekomen, lijdt geen twijfel. Meer dan voor-
heen konden zij nu de vrachtvaart beheersen. Dat ook schippers

¹⁾ Terwijl te Antwerpen de schippers doorgaans eigenaars van hun vaartuig waren, schijnen in Holland de grote schepen meestal het eigendom van een aantal kooplieden en reders geweest te zijn, die een schipper aanstelden. Daar de onkosten over een groot aantal personen verdeeld waren, konden de Hollanders ook vaartuigen met een hoge tonnemaat in de vaart brengen. In een remonstrantie van 1552 is er sprake van Hollandse „schippers ende huerl. reeders” (S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011, st. nr. 5, f° 2 v°). In Maart 1552 wilden de schippers van 21 Hollandse schepen, die in Zeeland aangekomen waren, geen extra bewapening en bemanning aan boord nemen „... sonder gesproken te hebbene ende expresse last te hebbene van hueren reeders, sulcx dat zy naer Hollant gereyst syn ...” (S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5011, copie van brief van 2 April 1552).

²⁾ S.A.A. Handel en Scheepv., nr 5002. Ongedateerde remonstrantie. Art. LXXV. „... Want is waerachtich dat de voers. Hollanders als zy egheen beter prouffyt en weten aen coopmansgoedt te bevrachtene, gewonelyck zyn hen zelve te ladene met soute oft andere waeren hen oft hueren portionarissen toebehoorende soo vele dat sy de vracht ende onkosten wel gewonnen weten ende tot dyen nemen inne ander cooplieden goeden van grooter importantien boven heure behoorlycke ladinghe ...”. Bij storm zijn zij verplicht deze laatste over boord te werpen „... meest ten laste vanden coopman.”

³⁾ S.A.A. Ut supra.

van Brugge en Antwerpen met enkele grote schepen aan de na 1552 naar het Zuiden georganiseerde vaarten deel namen, doet hieraan geen afbreuk. Antwerpen was in de eerste plaats het grote zakencentrum, waar de kooplieden, zo vreemde als inheemse, gevestigd waren en dat met zijn krediet de konvooiering van de handelsvloot heeft mogelijk gemaakt.

Wat betreft de goederen, die na 1552 naar en uit Spanje en Portugal uit- en ingevoerd werden, kunnen wij hier volstaan met een verwijzing naar het werk van J.A. Goris en het bekende artikel van L. van der Essen, welke beide auteurs gebruik gemaakt hebben van de cohieren, die ter gelegenheid van de heffing van de belasting van 2% op de ex- en import opgemaakt werden ¹⁾.

Naar gelang de oorlog met Frankrijk verliep, geraakte de konvooiering van de handelsvloot meer en meer in verval. Ook de waakzaamheid van het centraal gezag verminderde geleidelijk. Reeds op 27 December 1552 hadden drie en twintig Hollandse schepen die „zekeren tyt onder Texel gelegen hadden”, zonder het vertrek van de volgende vloot af te wachten en zonder konvooi, de reis naar Spanje en Portugal aanvaard ²⁾. Op 11 Augustus 1555 werd een vloot van 22 hulken door een Frans eskader zwaar gehavend ³⁾.

Wij kunnen deze bijdrage niet besluiten zonder er nogmaals op te wijzen, dat het einde van de regering van Karel V voor de ontwikkeling van de scheepvaart een uitzonderlijk vruchtbare periode geweest is. Steeds meer heeft het centraal gezag zich met de organisatie van het zeewezen ingelaten. Karel V heeft van de oorlogsomstandigheden handig gebruik weten te maken om tal van blijvende hervormingen door te drijven. In 1540 werd aan de instelling der admiraliteit voor een groot deel haar feodaal karakter ontnomen. Dat de ordonnantie van 1550 en 1551 en de konvooiering van de koopvaardijvloot na 1552 tot grondslag geëind hebben voor de verdere ontwikkeling van het zeeverkeer en de scheepsbouw lijdt geen twijfel. Wellicht is het niet overdreven te beweren dat omstreeks het midden der XVIde eeuw voor het zeewezen in de Nederlanden definitief de Nieuwe Tijd aanbrak.

¹⁾ J. A. Goris, *op. cit.*, blz. 246-337. L. van der Essen, „Contribution à l'histoire du port d'Anvers et du commerce des Pays-Bas vers l'Espagne et le Portugal à l'époque de Charles-Quint (1553-1554)”, in *Bulletin de l'Académie Royale d'Archéologie de Belgique*, dl III. Antwerpen, 1921, 8°, blz. 39-64.

²⁾ R.O.P.B., 2e reeks, dl VI. Ordonnantie van 14 Januari 1553, blz. 288.

³⁾ E. Van Bruyssel, *op. cit.*, dl III, blz. 42.